

Trafikkhistorie i tunnel



Kongens Cadillac ble eskortert gjennom den nye Oslotunnelen, og kong Olav kunne ved selvsyn konstatere at det var hull tvers igjennom.

Det er hull tvers igjennom Oslotunnelen. Det kunne kong Olav ved selvsyn konstatere etter at han hadde foretatt den høytidelige åpningen av hovedstadens nye øst-vest-forbindelse på veisiden.

ARE WORMNES
JØRGEN LOHNE
ROLF ØHMAN (foto)

At åpningen av den 1,5 milliard kroner dyre og hittil ubetalte 1800 meter lange Oslotunnelen var en trafikkhistorisk begivenhet for hovedsta-

den, hersket det ingen tvil om under torsdagens åpningsseremoni: Kong Olav besørget selv snorskjæringen omgitt av samferdselsminister Lars Gunnar Lie, fylkesmann Kåre Willoch, ordfører Albert Nordengen, veidirektor Eskild Jensen og veisjef Per H. Ulstad.

Willoch betegnet Oslotunnelen som et gjennombrudd for en storstilt trafikklossning i et trafikkmessig misshandlet område — et gjennombrudd som har kostet halvannen milliard kroner. — Tunnelen har ikke kostet mer enn 0,15 Mong, og det er den vel verd. Det er ikke dyrt i forhold til hva vi får igjen i form av bedre trafikkavvikling og bedre miljø i vår hovedstad, sa fylkesmannen bl.a. i sin velkomstmåte til Kongen.

Og før kong Olav skar over snoren og åpnet norgeshistoriens hittil største, enkeltstående veianlegg med en kniv fra knivsmed Lef Relersen fra Tyristrand, uttrykte han stor tiltro til våre norske veilingeniørers dyktighet:

— Jeg har registrert at både folk og biler allerede har vært igjennom tunnelen. Jeg regner derfor med at sikkerheten for at det er hull tvers igjennom, er ganske stor, sa han før han bega seg ned i Oslos underverden, ned til minus 45 meter. Ved mottagelsen etter åpningen, uttrykte Kongen forøvrig stor tilfredshet med at tunnelen betyr at Oslo sentrum kan spares for mye av

tungtrafikken som ikke har noe der å gjøre. — Tunnelen er en kjørkommen forbindelse mellom øst og vest — det er jo så populært å lete etter slike forbindelser for tiden — og det er stor fordel å bli kvitt de store vognstogene. Oslotunnelen (Fjellinjen) er den største velbegivenheten i Oslo siden 1959 da Sjølystveien åpnet, ifølge ordfører Albert Nordengen som også med glede ser frem til hvordan Christian IVs gamle by nå blir kvitt Rådhusgaten som en trafikkbarriere mot resten av Oslo.

Tanken om en ny hovedtrafikkåre mellom Gamlebyen og Skøyen ble lansert så tidlig som i 1934. — Det sier noe om styrken og svakheten ved vårt samfunn at det er brukt henimot 50 år på planer, politiske prosesser og beslutninger, mens det har tatt tre år å bygge veien, sa veidirektor Eskild Jensen. Han fant forøvrig grunn til å påpeke at prosjektet ikke er fullt så avansert som et skilt nede i veidypet (i retning mot øst) kan tyde på: «Danmark», står det på skiltet som peker mot avkjøring til høyre.

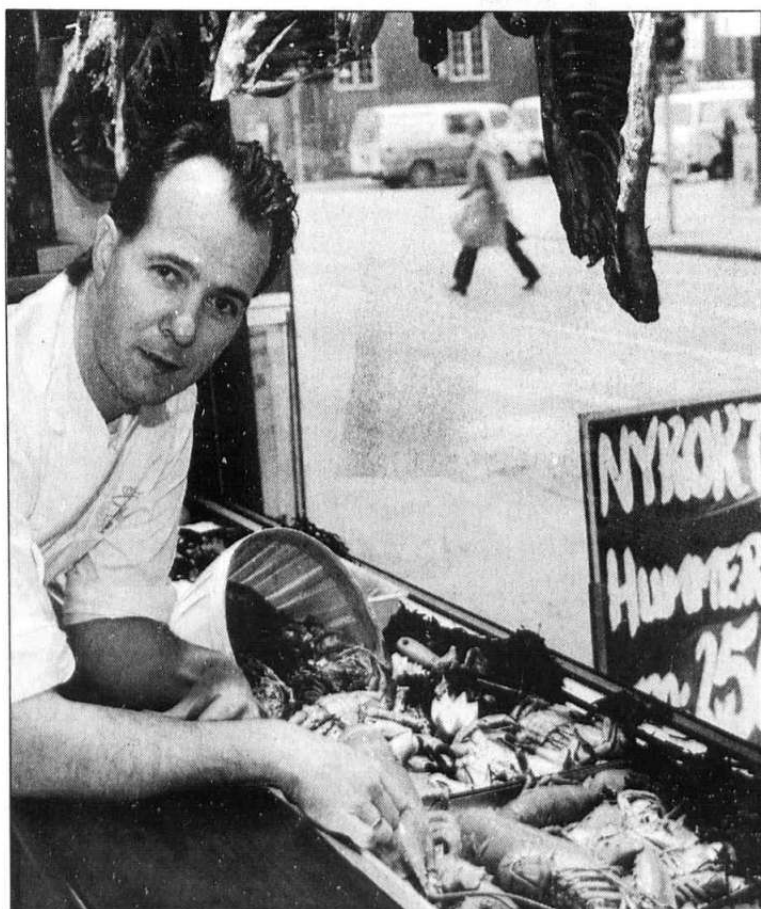
Vel fire minutter å spare

Knappt fire og et halvt minutt «gevinst» ved å kjøre Oslotunnelen. Dette viser vår «testkjøring» på strekningen Lysaker til den tidligere Sjømannsskolen på Ekeberg.

Drosjesjåfør Glen Giltun (bildet) kjørte på oppdrag fra Aftenposten strekningen via Rådhusplassen onsdag, og ved å benytte Oslotunnelen igår.

— Begge dagene startet jeg presis klokken 15.10 fra Lysaker. På dette tidspunktet var det ingen kø noen av dagene. Trafikken flöt fint, og jeg holdt meg innenfor fartsgrensene, sier Glen.

Onsdag nådde han Sjømannsskolen klokken 15.24.12, og hadde ifølge tripptelleren tilbakelagt en distanse på 10,6 kilometer. Torsdag var bilen fremme 15.19.46 etter å ha kjørt 9,8 kilometer.



Butikksjef Knut Solberg venter at Rådhusgaten igjen skal bli en trivelig handlegate.

Nytt liv i Rådhusgaten

Forretningsdrivende i Rådhusgaten gleder seg over at Oslotunnelen nå gradvis skal overta den store trafikkbelastningen gaten daglig er utsatt for.

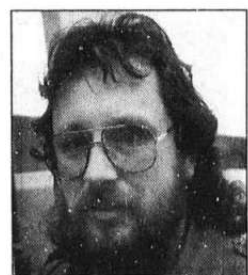
— Dette har vi drømt om lenge! Foreløbig er det ikke særlig stor forskjell å merke,

men vi vet at det skal bli bedre, sa butikksjef Knut Solberg i en delikatesseforretning i streket igår ettermiddag.

Solberg sier at forretningen har eksistert siden 1962 og at den opplevde en omset-

ningssvikt på ca. 40 prosent da det ble innført tre-felts enveiskjøring i Rådhusgaten.

— Trafikken har gjort adkomsten svært vanskelig. Nå håper vi det snart blir hyggeligere å handle her i gaten igjen, sier Solberg.



— Etter å ha kjørt tunnelen en gang fra vest mot øst, er jeg skuffet. Hvorfor i all verden er kjørebanelen innnevret til to filer like ved utkjørselen, spør Falken-sjåfør Karsten Krat.

Krat mener det vil skape forvirring at én av filene går til høyre og de to øvrige rett frem like før utgangen av tunnelen. Dette danner en uønsket «flaskehals», tror han.

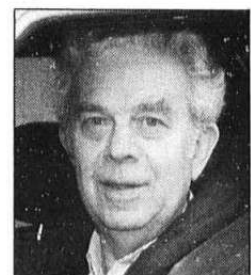
— Positivt er derimot «lommene» i tunnelen. Der kan bilførere som trenger hjelp, parkere uten å hindre trafikken, sier Karsten Krat.



— Det var moro å være blant de første som kjørte Oslotunnelen, sier Harald Gladssø (23).

Som så mange andre tok han turen under jorden bare for moro skyld igår.

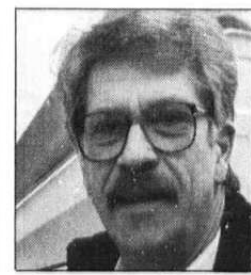
— Jeg hørte om åpningen på radio — og bestemte meg for å prøvekjøre med det samme. Tunnelen er imponerende, sier Gladssø.



— Førsteintrykket er bare godt: Nå går det raskt og greit å komme gjennom byen. En klar forbedring for alle trafikanter, sier Kjell Nilsen fra Kolbotn.

Han bruker bilen til sin arbeidsplass på Rud i Bærum, og kommer derfor til å bli daglig bruker av Oslotunnelen.

— Jeg har ikke gjort noen nøyaktige beregninger, men tviler ikke på at dette vil spare meg for tid hver eneste dag, sier Nilsen.



— Dette ser ikke dårlig ut, men jeg vil gjerne se hvordan trafikkavviklingen blir i rushtiden før jeg gjør meg opp en endelig oppfatning, sier Øyvind Johansen fra Askim.

Som ambulansesjåfør kjører han flere ganger i uken syketransporter til Oslo, og setter pris på at det skal bli lettere å ta seg frem i sentrum.

— Om vi vil benytte oss av tunnelen for å nå frem, kommer helt an på trafikkbildet i øyeblikket og må vurderes i hvert enkelt tilfelle, sier Johansen.

Gode torskefangster i nord

Mens fiskeriminister Svein Munkejord utarbeider krisetiltak for kystbefolkningen, fiskes det fet, stor torsk som aldri før på Tromsøflaket. Havforskerne mener det gode innsiget av torsk er som beregnet.

TORILL NORDENG

Regjeringens tiltakspakke til en kriserammert kystbefolkning er ventet på bordet om ca. 14 dager. Antagelig vil den inneholde forslag om fastfrysing av renter, utsettelse av avdrag og bidrag til fiskerfamilier med stor forsørgelsesbyrde.

Bankene

Ingen av bankene i Nord-Norge har imidlertid begynt å regne på hva lempeligere tilbakebetalingsordninger vil koste.

Statens Fiskarbank i Tromsø er den banken som antas å få størst berøring med Regjeringens tiltakspakke, sammen med Husbanken.

— Vi har lånt ut en milliard kroner til fiskerieringen i Troms og Finnmark. 800 millioner er utlånt til fisketartøy, 200 millioner er gått til landanlegg, opplyser kontorsjef Tore Engenes i Fiskarbanken i Tromsø. Nå venter banken på Regjeringens retningslinjer. Det samme gjelder Husbanken.

I Nordlandsbanken i Bodø opplyser banksjef Ragnar Larsen at han tar utvirkningen med fatning.

— Vi er vant til at det går opp og ned. Det har vært krisestemming før i Nord-Norge.

Dessuten regner han med at banken ikke får den store berøring med krisen i fiskerieringen, i alle fall ikke direkte.

Av bankens samlede utlån på syv milliarder kroner er bare 300 millioner gått til folk i Lofoten.

Ringvirkninger

— Men det er klart vi kan merke ringvirkningene. Når det kommer lite fisk, blir det også mindre penger i omlop. Dermed kan våre kunder blant kjøpmenn og andre næringsdrivende tjene mindre og få dårligere betalingsvne, sier Larsen.

Tap på boliglån er det Larsen frykter mest. For med en stor fløyting har hus som banken må ta tilbake, liten verdi.

— Det samme gjelder forøvrig fiskebåter som bankene må inndra. Uten konesjon på en båt er den nesten ikke salgbar, sier han.

Nordlandsbankens holdning til betalingskrisen i fiskerieringen, også i fremtiden, vil være å behandle kundene på individuelt grunnlag. Og der får Larsen støtte hos sine konkurrenter, Sparebanken Nordland og Sparebanken Nord-Norge.

I disse bankene venter man også på at innholdet i tiltakspakken skal gjøres kjent. Først da kan man begynne å beregne eventuelle rentetap. — Men kundene må behandles individuelt, understrekes det.

— Dette ser ikke dårlig ut, men jeg vil gjerne se hvordan trafikkavviklingen blir i rushtiden før jeg gjør meg opp en endelig oppfatning, sier Øyvind Johansen fra Askim.

Som ambulansesjåfør kjører han flere ganger i uken syketransporter til Oslo, og setter pris på at det skal bli lettere å ta seg frem i sentrum.

— Om vi vil benytte oss av tunnelen for å nå frem, kommer helt an på trafikkbildet i øyeblikket og må vurderes i hvert enkelt tilfelle, sier Johansen.

Torsken

Lofotfisket er såvidt åpnet, og fra linebåten «Måssund» rapporterer skipper Arvid Teige om et svært godt fiske. Han ligger på Realgrunnen øst på Tromsøflaket og tar 7-8 tonn fet, fin torsk i døgnet.

— Det er utrolig at havforskerne kan spå de dystreste utsikter når vi på feltet beviselig tar mye fisk, sier han.

Forsker Tore Jakobsen ved Havforskningsinstituttet i Bergen svarer på Teiges spørsmål:

— Vi har varslet et godt innsig av gyteferdig torsk til Lofoten i år. Det er ikke overraskende, for vi visste at 83-årsklassen ville bli sterk. Når det i tillegg er kommet noe lodde tilbake, som også går inn mot kysten for å gyte, må det bli endel torsk på kystfiskerne, forklarer han.

— Det vil er spent på nå, er hvordan årsklassene av umoden fisk utviklet seg. 89-årsklassen utviklet seg ikke særlig bra, kanskje er den blitt noe sterkere på grunn av litt høyere sjøtemperatur sist vinter, sier han.

Jakobsen reiser på tokt i Barentshavet 31. januar. Da skal grunnlaget for neste Lofot-sesong undersøkes.

Svingningene

Andre år derimot, er det den havgående trålerflåten som får gode fangster. Fiskeriet kommer ikke inn mot kysten.

Ut fra rapportene om godt fiske på Tromsøflaket vil imidlertid ikke Jakobsen si noe om hvorvidt kvotene kunne ha vært satt høyere i år. Godt fiske ett sted betyr ikke mye fisk i hele Barentshavet.

— Det vil er spent på nå, er hvordan årsklassene av umoden fisk utviklet seg. 89-årsklassen utviklet seg ikke særlig bra, kanskje er den blitt noe sterkere på grunn av litt høyere sjøtemperatur sist vinter, sier han.

Jakobsen reiser på tokt i Barentshavet 31. januar. Da skal grunnlaget for neste Lofot-sesong undersøkes.

Forsvarer ulovlig fiske

— I ren nødverge må fiskerne kunne fortsette torskefisket også etter torskkevoten er tatt, oppfordrer fiskere, fagorganiserter og lokalpolitikere i Måsøy i Finnmark. Ordfører Arvid Mathisen i Måsøy forsvarer oppfordringen til sivil ulydighet overfor NTB.

— Situasjonen er så dramatisk at vi må finne utveier som skaper aktivitet, ikke passivitet. Intet annet nytter for å trygge bosetningen her, ikke engang doble torskkevoter neste år kan berge oss, sier Mathisen.

Måsøy-ordføreren viser også til at den torskefangsten som tas utover kvotene, skal løses i merer. Fangsten skal nå kunne tas ut porsjonsvis ved behov. Arvid Mathisen mener at flere fiskerisammfunn i Finnmark vil velge tilsvarende løsninger for å overleve.

— Vi tører litt mer på ressursene i havet, men verdiskapningen blir langt større ved å la fisken vokse i merer, påpeker ordføreren.

Lovbrudd

I vedtaket fra Måsøy heter det at deltagerne er klar over at tiltaket bryter med loven, og at initiativet kan medføre konsekvenser for hele lokalsamfunnet. — Men vi er villige til å prøve slike virkemidler fordi vi har en legitim rett til å arbeide og bo i det samfunnet vi hører til i, står det i uttalelsen fra fellesmøtet.

Måsøy-sammfunnet peker på faren for en storstilt evakuering av kysten.

— Denne formen for avfolkning er helt uakseptabel og klart i strid med Grunnloven, mener politikere og fiskere i Finnmarks-kommunen.

Bare 60-70 av 200 båter som hører hjemme i Måsøy, har fått fartøykvote i år. Kvoten er for mange av dem redusert med 80-90 prosent i forhold til tidligere år.

Måsøy-folket krever også at det foretas en revidering av torskbeholdningen i Barentshavet. Det pekes på at andre land fortsatt driver et utstrakt fiske i området.